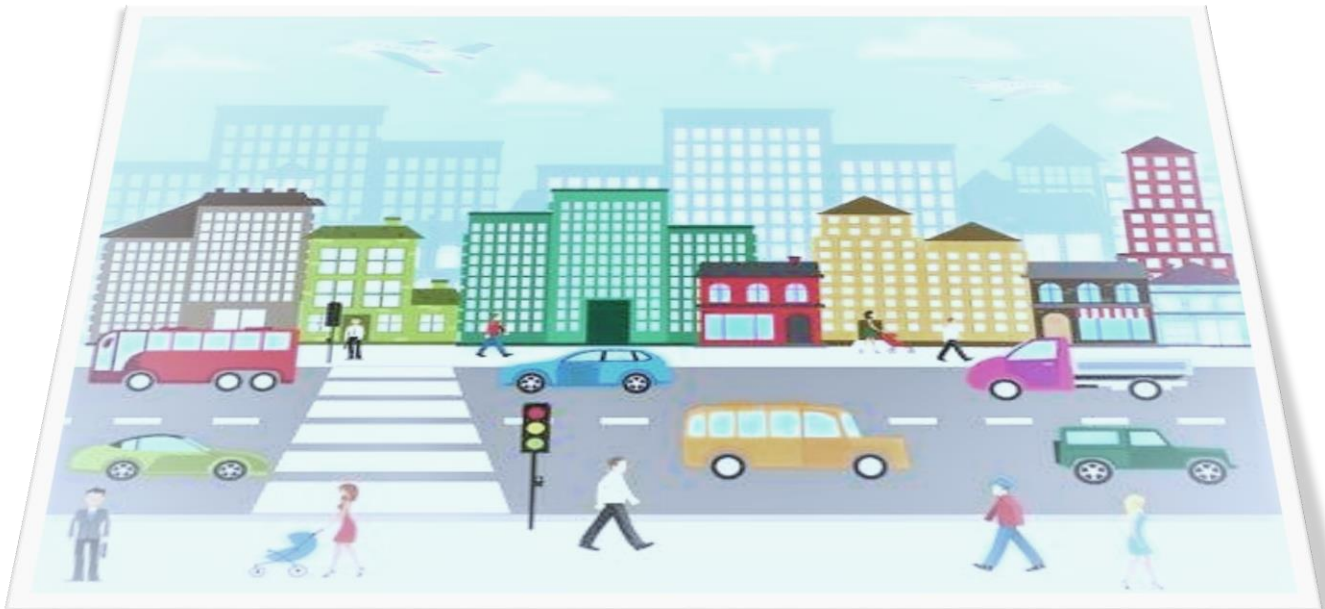


คู่มือ

แนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

เขตสุขภาพที่ 11



นางสาวณัฐพิมล ณ นคร
นายอนันต์ ดำแป้น
นางสาวกัณตภัทร ธิติไชยวัฒน์
นายสัณชาย ชาตรีทัพ*
นายภูวนารถ ทีฆะ*
สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครราชสีมา
เทศบาลนครนครราชสีมา*

คู่มือการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) เขตสุขภาพที่ 11

ที่ปรึกษา	แพทย์หญิงศิริลักษณ์ ไทยเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครราชสีมา
ตรวจทาน	นางสาวพรทิพย์ ใจเพชร หัวหน้ากลุ่มควบคุมโรคเขตเมือง
จัดทำโดย	งานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน (Road Traffic Injury : RTI) กลุ่มควบคุมโรคเขตเมือง สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครราชสีมา เลขที่ 478/74 ถ.เทวบุรี ต.โพธิ์เสด็จ อ.เมือง จ.นครราชสีมา 80000 โทรศัพท์ 075-356-549 โทรสาร 075-342-328 https://ddc.moph.go.th/th/site/office/view/odpc11

คำนำ

แนวความคิดการจัดการการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองใหญ่ เข้ามามีบทบาทสำคัญในการมุ่งจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตเมืองใหญ่หรือเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายใต้ความดูแลของเทศบาลนครหรือเทศบาลเมือง ดังนั้น ในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจึงต้องเข้ามามีบทบาทและเป็นผู้ดำเนินการจัดการปัญหาการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบมากขึ้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวข้องโดยเป็นหน่วยงานที่รับการถ่ายโอนอำนาจจากส่วนกลาง ในการจัดการระบบบริหารสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชน ตาม พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2542 หมวด 2 คือ (2) จัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำ และทางระบายน้ำ (26) การขนส่งและวิศวกรรมจราจร (30) การรักษาความสงบ การส่งเสริมและสนับสนุนป้องกันและรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2552 หมวด 4 ข้อ 22 ให้ท้องถิ่นที่มีปัญหาใช้เป็นหน่วยจัดการปัญหาการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการทำงาน และมีเกิดประสิทธิภาพโดยมีระเบียบรองรับ

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของเขตภาคใต้ตอนบน มีเครื่องมือเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) ในพื้นที่ที่ตนรับผิดชอบได้

คณะผู้จัดทำหวังว่า คู่มือฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ปฏิบัติงาน โดยมุ่งหวังว่าผลลัพธ์จากการดำเนินงานจะก่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนแก่พี่น้องประชาชนทุกคนที่มีโอกาสใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตเมืองใหญ่ในเขตภาคใต้ตอนบนอย่างยั่งยืนได้

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

หน้า

คำนำ

สารบัญ

การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)	1
แนวทางการดำเนินงาน City RTI เขตสุขภาพที่ 11	6
1. การจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน/ศปถ.อปท.	6
2. การจัดตั้งห้อง Situation room เพื่อจัดการระบบข้อมูล	6
3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram	8
4. การสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนเพื่อแก้ไขความเสี่ยง	11
5. การจัดทำพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone	12
6. การแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ	13
7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค	14
การดำเนินงานควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ช่วงเทศกาลหรืองานประจำปีที่สำคัญ	15
▪ วันพระใหญ่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ วันสารทเดือนสิบ	
ภาคผนวก	18
เอกสารอ้างอิง	21

การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย และเป็น 1 ใน 3 อันดับแรกของปัญหาสาธารณสุขมาโดยตลอด จากการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน (สาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลางฯ) พบว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากถึงปีละ 22,000-24,000 คน หรือ ชั่วโมงละ 3 คน และข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขมีผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ป่วยนอก (OPD) ประมาณเกือบ 1 ล้านคนและนอนรักษาตัวในโรงพยาบาล (IPD) ประมาณ 2 แสนคนต่อปี มีผู้พิการอีกปีละกว่า 7,000 คน คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี และความสูญเสียจะเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ สาเหตุจากการขับด้วยความเร็วสูง ดื่มแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกัน ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงความเสี่ยงจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมไม่ปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ

รัฐบาลตระหนักดีว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นความสูญเสียทั้งชีวิตที่สำคัญทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี ที่สำคัญมองว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดความสูญเสียลงได้ โดยได้ประกาศนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ไว้ในข้อ 5.4 “ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ” ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการดำเนินงาน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” พ.ศ. 2554 – 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบยึดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานตามองค์การสหประชาชาติ เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งในปี พ.ศ. 2563 ก็ตาม แต่กลับพบว่าปัญหาก่อนใหญ่อยู่ที่ยังการจัดการระดับพื้นที่อำเภอ ดังนั้น เพื่อให้บรรลุทศวรรษความปลอดภัยทางถนน รัฐบาลจึงสนับสนุนให้เกิดกลไก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อ.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) โดยปรับปรุงระเบียบการใช้งบประมาณสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้สามารถใช้งบประมาณและทรัพยากรสำหรับจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างเต็มที่เพราะกลไกการจัดการในระดับท้องถิ่นถือเป็นจุดคานงัด ที่สำคัญในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องถึงปัจจัยกำหนดสุขภาพของคนในชุมชน ในเรื่องพฤติกรรม สภาพแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม รวมถึงระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้มากกว่ากลไกการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว

การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในเมืองใหญ่(City RTI) ที่อาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานทุกระดับ เพื่อให้เกิดการบูรณาการจากทีมสหสาขา และการมีส่วนร่วมของหน่วยงานท้องถิ่นและชุมชนร่วมกันสร้างมาตรการแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง และใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

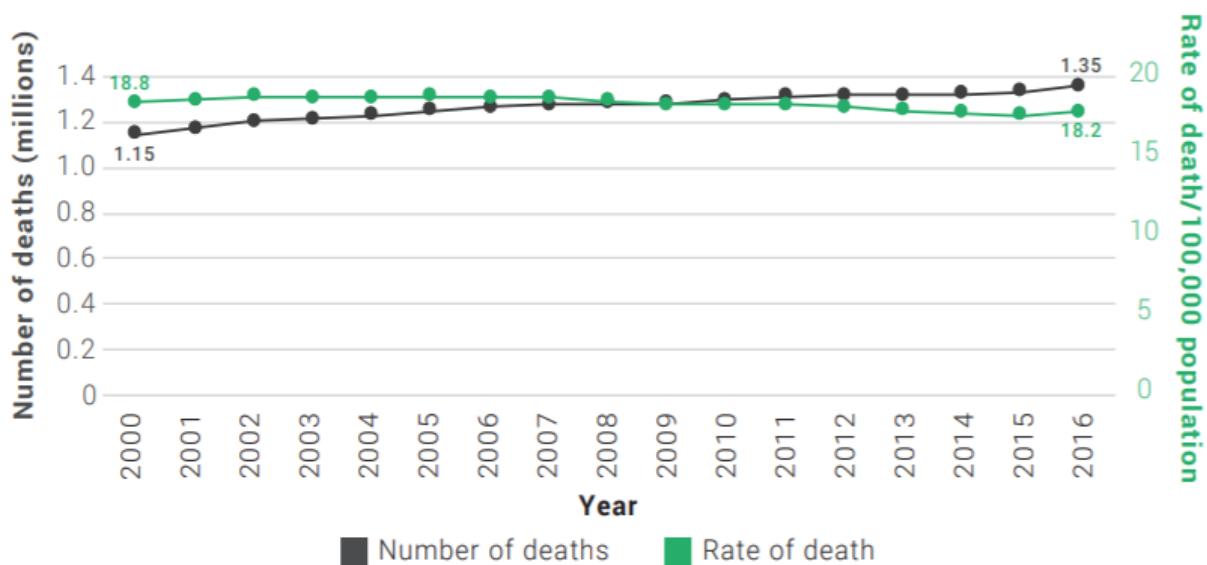
1. การจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน/ศปถ.อปท.
2. การจัดตั้งห้อง Situation room เพื่อจัดการระบบข้อมูล

3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram
4. การสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนเพื่อแก้ไขความเสี่ยง
5. การจัดทำพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone
6. การแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ
7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

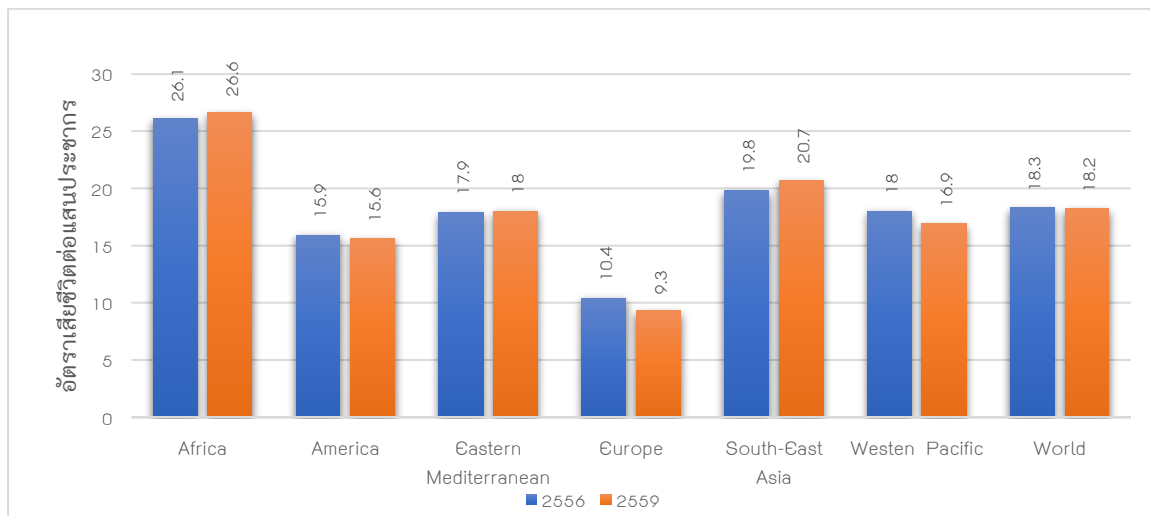
เทศบาลนครและเทศบาลเมืองในพื้นที่ 7 จังหวัดภาคใต้ตอนบนในพื้นที่ของเขตสุขภาพที่ 11 มีทั้งหมด 19 แห่ง แบ่งเป็นเทศบาลนคร 5 แห่ง ได้แก่ เทศบาลนครนครศรีธรรมราช เทศบาลนครสุราษฎร์ธานี เทศบาลนครภูเก็ต เทศบาลนครเกาะสมุย และเทศบาลเมือง 14 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองชุมพร เทศบาลเมืองหลังสวน เทศบาลเมืองระนอง เทศบาลเมืองบางริ้น เทศบาลเมืองท่าข้าม เทศบาลเมืองบ้านนาสาร เทศบาลเมืองดอนสัก เทศบาลเมืองทุ่งสง เทศบาลเมืองปากพนัง เทศบาลเมืองปากพูน เทศบาลเมืองกระบี่ เทศบาลเมืองพังงา เทศบาลเมืองตะกั่วป่า เทศบาลเมืองป่าตอง และเทศบาลเมืองกะทู้

รายงาน Global Status Report on Road Safety 2018 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่าอุบัติเหตุบนถนนได้คร่าชีวิตผู้คนทั่วโลก ราว 1.35 ล้านคนในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๆ (ภาพที่ 1) ขณะที่ความเสี่ยงของการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงกว่า เป็น 3 เท่า ในประเทศที่มีรายได้ต่ำ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะทวีปแอฟริกา มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในโลกเนื่องจากหลายประเทศในแอฟริกาและอเมริกาใต้ (ภาพที่ 2) ยังไม่มีกฎหมายควบคุมความเร็วที่เพียงพอ และปัจจุบัน อุบัติเหตุจากรถยนต์ กำลังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตมากที่สุดในกลุ่มเด็กและคนวัยหนุ่มสาว ที่มีอายุตั้งแต่ 5-29 ปี (ภาพที่ 3)

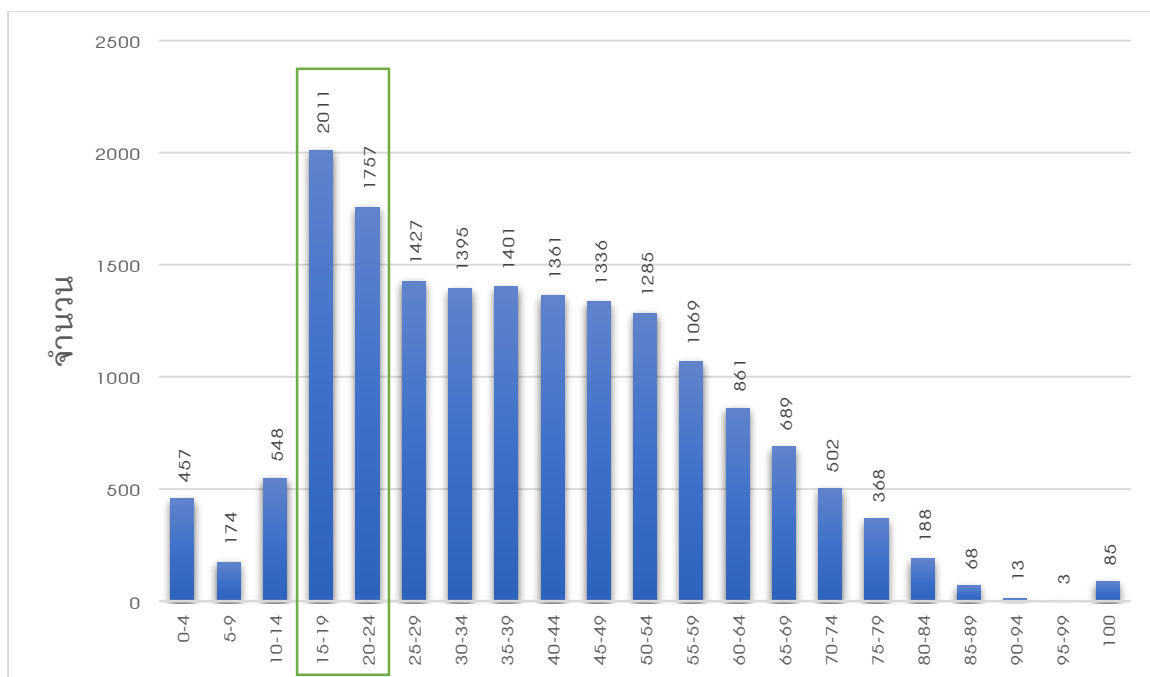
ภาพที่ 1 Number and rate of road traffic death per 100,000 population: 2000–2016



ภาพที่ 2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ปี 2556 และ 2559



ภาพที่ 3 กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก ปี 2556



ส่วนภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นภูมิภาคอันดับ 2 รองจากแอฟริกาที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ตามมาด้วยเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก คนทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มากกว่าเสียชีวิตจากเอชไอวี/เอดส์ วัณโรค หรืออาการท้องร่วง

โดยองค์การอนามัยโลก เผยไทยครองแชมป์เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สูงสุดเป็นอันดับ 1 ของโลก นักวิชาการความปลอดภัยทางถนนระบุว่า หากจะลดการเสียชีวิตได้ จักรยานยนต์ทุกคัน จะต้องติดตั้งระบบเบรก ABS จะช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ 6,000-9,000 คน ขณะเดียวกันประเทศไทยมีปัญหารถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นจาก 19 ล้านคัน เป็น 20

ล้านคัน ทำให้ผู้แทนองค์การอนามัยโลก กำชับประเทศไทยควรมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการดูแล กำกับเยาวชน และรถจักรยานยนต์มากขึ้น เพราะมีผู้ขี่รถที่ไม่มีใบอนุญาตมากถึง 10 ล้านคน

ขณะที่ภาพรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไทย ชัยบลงมาเป็นอันดับ 9 โดยมี ผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจากเดิม 2,000 คน นับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา ไทยมีผู้เสียชีวิตปีละ 24,326 คน สูงเป็นอันดับ 2 ของโลกเลยทีเดียว

กระทรวงสาธารณสุข โดยกรมควบคุมโรคเล็งเห็นความสำคัญในการจัดการปัญหาการ บาดเจ็บจากจราจรทางถนน ได้จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับ เทศบาลนคร/เทศบาลเมือง “7 เมืองใหญ่ร่วมใจ ลดภัยทางถนน” ในวันที่ 9 มิถุนายน ๒๕๕๙ ณ กรมควบคุมโรค

การทำงานของภาคราชการและองค์กรต่างๆ จึงต้องดำเนินการจัดการปัญหาให้ถึงระดับ ชุมชนให้ได้ ยกตัวอย่างจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนในระดับต้นๆ ของภาคใต้ โดยเมื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลในระดับพื้นที่ พบว่า อำเภอเมืองนครศรีธรรมราชมีการสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดเมื่อเทียบกับอำเภออื่นๆ ภายใน จังหวัด เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลถึงระดับชุมชน/ตำบล พบว่า พื้นที่เขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราชมี สถิติสูงที่สุด

เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จัดว่าเป็นองค์กรในเขตเมืองใหญ่ระดับพื้นที่ที่ประสบ ความสำเร็จในการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนซึ่งทางสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราชได้นำมาใช้เป็นต้นแบบเพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) เขตสุขภาพที่ 11 เพื่อเป็นการถ่ายทอดแนวทางการ ดำเนินงานเพื่อเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานภาคีเครือข่ายอื่นๆ ที่ดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนสามารถนำไปใช้ดำเนินการในพื้นที่ได้แบบมีทิศทาง จากสถานการณ์การเสียชีวิตและการ บาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จากข้อมูลการบูรณาการ 3 ฐาน(ข้อมูลตำรวจ โรงพยาบาลและบริษัทกลางประกันภัยฯ) ของสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่าในปี พ.ศ.2558 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 44 ราย คิดเป็นอัตรา ตายเท่ากับ 40.46 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ผู้บาดเจ็บจำนวน 147 ราย คิดเป็นอัตราการ บาดเจ็บเท่ากับ 135.65 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือหากพิจารณาการเสียชีวิตเฉลี่ยตามพื้นที่ เท่ากับ 1.95 คน : 1 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจัดเป็นพื้นที่เสี่ยงสูงต่อการเสียชีวิตจากการจราจรทาง ถนนของประชาชน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจร ทางถนนในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถเร็ว ไม่ปฏิบัติตามกฎ จราจร พฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัด สภาพถนน ช่องทางจราจร ความหนาแน่น

ของการจราจรในบางช่วงเวลามีมาก และที่สำคัญคือ ขาดการบูรณาการข้อมูลบูรณาการงานจากทุกภาคส่วน และการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเอื้อ คือ มีพื้นที่ทั้งหมด 22.56 ตารางกิโลเมตร ดุแลพื้นที่ 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลในเมือง ท่าวัง คลัง โพธิ์เสด็จ และนาเคียน มีเส้นทางหลักมี 3 สาย คือ ถนนราชดำเนิน ถนนพัฒนาการคูขวาง และถนนกะโรม ซึ่งมีจุดตัด จุดแยกของถนนมีจำนวนมาก เนื่องจากมีถนนถึงจำนวน 156 สาย รวมความยาวได้ถึง 181.27 กิโลเมตร มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เช่น วัด ศาสนสถานอื่นๆ โบราณสถาน ย่านการค้า ห้างสรรพสินค้า มีสถานศึกษาทั้งสังกัดภาครัฐ เทศบาล และการศึกษาภาคเอกชนทุกระดับ จำนวน 38 สถานศึกษา ทำให้มีการเคลื่อนย้ายของประชากรทั้งเพื่อการสัญจร ท่องเที่ยว ประกอบอาชีพ และการศึกษาจำนวนมากทำให้มีการใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก โดยมีค่าเฉลี่ยการใช้



รถใช้ถนนจำนวน 1,000 คันต่อชั่วโมง และมีค่าเฉลี่ยการใช้รถใช้ถนนสูงถึง 1,600 คันต่อชั่วโมง ในช่วงเวลาเร่งด่วน(เวลา 06.30-09.30 น. และ 16.00-18.00 น.)

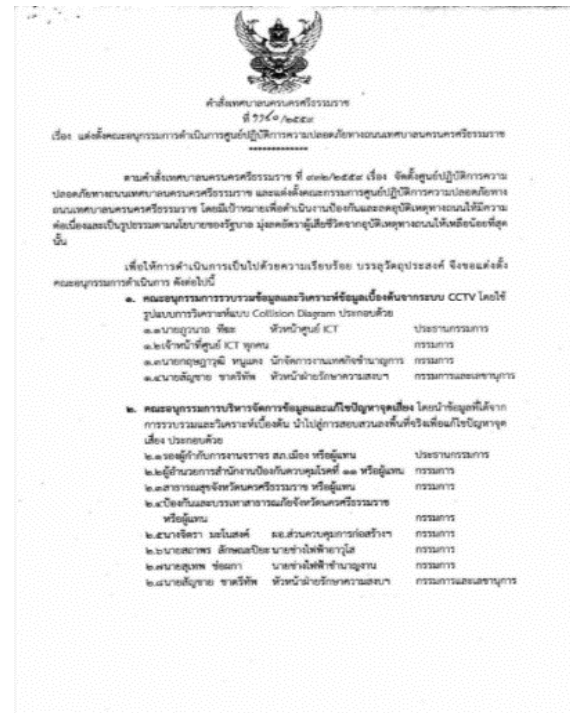
การดำเนินงานแก้ไขปัญหการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของพื้นที่เมืองใหญ่ : เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จำเป็นต้องออกแบบดำเนินการที่มุ่งสู่การบริหารจัดการโดยกลไกคณะกรรมการระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้เกิดปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย 2 ประการ คือ การจัดการถนน สิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย และ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปัจจุบันการรวบรวมข้อมูลด้านการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กระจายอยู่ในระบบฐานข้อมูล จำนวน 3 ฐาน คือ ข้อมูลของตำรวจ มีรายงานเฉพาะเหตุการณ์ที่เป็นคดีความ ข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีรายงานเฉพาะกรณีที่เกิดการร้องเรียนไหมทดแทน เงินชดเชยค่าเสียเวลาจาก

บริษัทประกันภัย และข้อมูลจากโรงพยาบาล มีเฉพาะกรณีที่ถูกบาดเจ็บเข้ารับการรักษานในโรงพยาบาล มีการบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เพื่อสนับสนุนปฏิบัติการในพื้นที่เมืองใหญ่ : เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

แนวทางการดำเนินงาน City RTI เขตสุขภาพที่ 11

1.การจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน/ศปถ.อปท.

ในนามคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนเทศบาลและแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาล

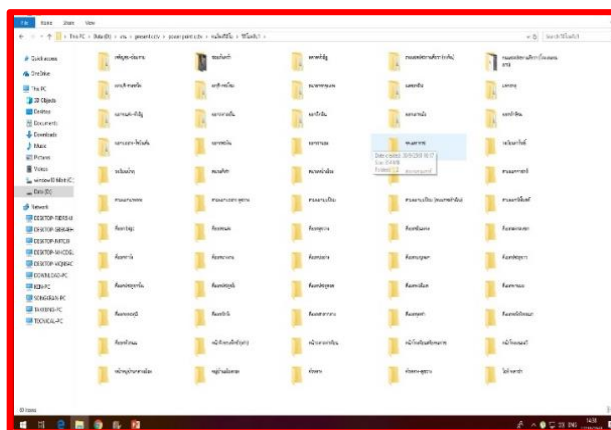
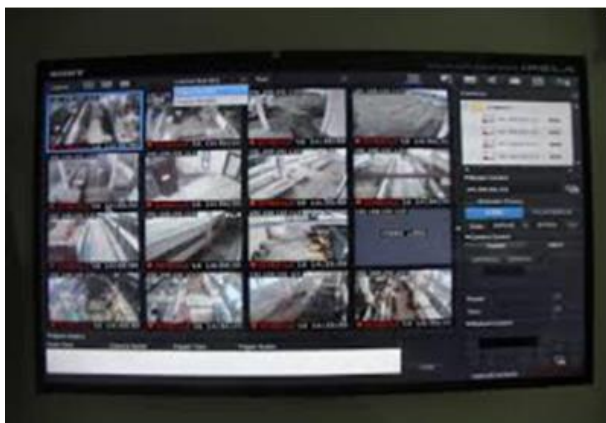


2.การจัดตั้งห้อง CCTV room เพื่อจัดการระบบข้อมูล

การจัดตั้งศูนย์ CCTV มีเจ้าหน้าที่ประจำการหมุนเวียนดำเนินงานตลอด 24 ชั่วโมง มีหน้าที่เฝ้าระวังเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและบันทึกคลิปการชนใส่ใน Folder แยกแต่ละสี่แยก สามแยก หรือตรอกซอยที่มีการติดตั้งกล้อง CCTV

2.1 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล

2.1.1 รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ จำนวน 3 ฐาน คือ โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช โรงพยาบาลเทศบาลนครศรีธรรมราช สถานีตำรวจภูธรเมืองนครศรีธรรมราช และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในการบริหารจัดการข้อมูล ความถี่ของการจัดเก็บรวบรวม ตรวจสอบข้อมูลทุกวันสิ้นเดือน และดำเนินการวิเคราะห์ทุก 3 เดือน(รายไตรมาส) พร้อมส่งต่อข้อมูลไปยังผู้บริหารของแต่หน่วยงานร่วมบูรณาการจัดเก็บเป็นชุดข้อมูลเดียวกัน



2.1.2 รวบรวมข้อมูลเชิงประจักษ์ด้านปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุ ได้แก่ ภาพเหตุการณ์ชน และพฤติกรรมจากกล้องวงจรปิด (CCTV) จากศูนย์ CCTV เทศบาลนครนครราชสีมา ร่วมกับการดูภาพถนนในลักษณะพาโนรามาจาก Google Street view ประกอบด้วย

2.2 ขั้นตอนการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูล

2.2.1 ข้อมูลจากข้อ 3.1.1 โดยการนับ การสังเกต และใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์เปรียบเทียบเชิงเนื้อหา ได้แก่ เลขบัตรประชาชน ชื่อ สกุล อายุ เพศ สถานที่อาศัย จุดเกิดเหตุ เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดความแตกต่างของข้อมูล และวิเคราะห์ตามบุคคล เวลา สถานที่

2.2.2 ข้อมูลจากข้อ 3.1.2 มาจัดทำผังการชน(Collision Diagram) วิเคราะห์ลักษณะปัจจัยสาเหตุของการเหตุการณ์ในขณะก่อนชน ขณะชน และหลังการชน ทั้งในประเด็นพิจารณาสาเหตุเกี่ยวกับคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม วันเวลา สถานที่

2.3 นำเสนอข้อมูลรูปแบบเอกสาร ภาพเหตุการณ์จริง

ผลการวิเคราะห์แบบแผนของปัญหา ตั้งสมมติฐานและข้อสังเกตให้แก่คณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบกเทศบาลนครนครราชสีมา และคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครนครราชสีมา เพื่อประกอบการตัดสินใจในการกำหนดจุดเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง เข้าใจลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเหตุการณ์ อันนำไปสู่การวางแผน การเลือกวิธีการแก้ปัญหา การออกแบบทางวิศวกรรมและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการแก้ไขจุดเสี่ยง

2.4 ร่วมวางแผนและติดตามการดำเนินงาน

โดยการนำข้อมูลมานำเสนอ และวิเคราะห์ปัญหา หาทางแก้ไขร่วมกัน โดยมีการกำหนดวันเวลาที่ต้องดำเนินการและผู้รับผิดชอบชัดเจน

2.5. เฝ้าระวังสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตหลังการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง ที่เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เพื่อประเมินผลการแก้ไข

2.6. พัฒนาระบบการแจ้งเตือนประชาชน

โดยบูรณาการร่วมกับกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ เช่น การนำคลิปอุบัติเหตุตามตำแหน่งต่างๆในพื้นที่เทศบาลนครนครราชสีมา โดยการนำเสนอผ่านจอ LED บริเวณสี่แยกไฟแดง จุดสำคัญๆ ตลาดถนนคนเดินหน้าวัดพระมหาธาตุ และตลาดริมแม่น้ำเมืองลิเกอร์ ทุกวันศุกร์สุดท้าย

ของเดือน ให้แก่ประชาชนที่มาเดินจับจ่ายในตลาด และให้ตำรวจจราจรนำไปนำเสนอในสถานศึกษาที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ เป็นต้น

2.7. ถอดบทเรียน เพื่อจัดทำองค์ความรู้

แนวทางที่เป็นข้อค้นพบใหม่ต่อการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานต่อไป

3.การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram

Collision Diagram หรือการวิเคราะห์ผังการชน เป็นเครื่องมือที่ใช้บันทึกและแสดงอุบัติเหตุในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ทำให้เราทราบถึงจำนวนและรูปแบบของอุบัติเหตุที่เราสนใจโดยข้อมูลได้มาจากการพิจารณาจากคลิป CCTV ร่วมกับการลงพื้นที่สอบสวนเหตุการณ์ วัตถุประสงค์ของ Collision Diagram เพื่อวิเคราะห์และหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต เพื่อป้องกันการเกิดซ้ำ เช่น การปรับปรุงสภาพถนน การเพิ่มแสงสว่าง การปรับเพิ่มวินาทีของไฟเหลืองจาก 3 วินาที เป็น 5 วินาที การจัดการป้ายโฆษณาหรือต้นไม้ ที่บดบังทัศนวิสัยอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เป็นต้น

ขั้นตอนการทำ Collision Diagram ของเทศบาลนครนครศรีธรรมราช

- 1) เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากกล้อง CCTV แยกตามบริเวณจุดที่เกิดเหตุ
- 2) นำข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากการจัดเก็บข้อมูลมาวาดอธิบายรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (Collision Diagram)
- 3) นำข้อมูลที่ได้จากการจัดทำ Collision Diagram มาบันทึกข้อมูลลงในตารางเพื่อทำการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการทำผังการชน (Collision Diagram) คือ การสังเกตภาพตำแหน่งอุบัติเหตุที่ต้องการวิเคราะห์ เช่น เกิดบริเวณวงแยก วงเวียน จุดกลับรถ จุดตัด ปากซอย ทางแยก ฯลฯ โดยภาพไม่จำเป็นจะต้องถูกต้องตามมาตราส่วนแล้วบันทึกแบบฟอร์ม โดยมีรายละเอียดในเรื่อง ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้น ณ ตำแหน่งนั้นๆ

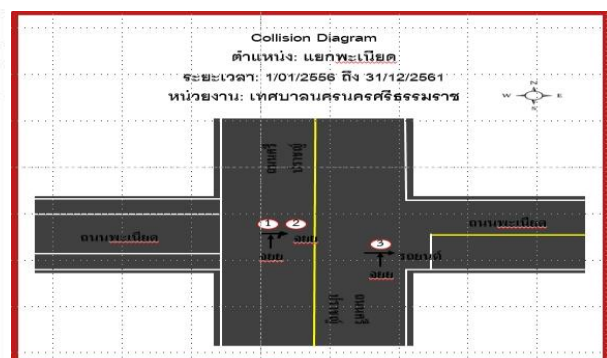
Collision Diagram

ตำแหน่ง: สี่แยกประจวบ

ระยะเวลา: 1/1/2557 ถึง 31/12/2558

หน่วยงาน: เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

ลำดับ	วันที่	เวลา	จำนวนรถ	จำนวนคน	จำนวนรถ	จำนวนคน	จำนวนรถ	จำนวนคน
1	31/10/2558	22.24	2	2	2	2	2	2
2	31/10/2558	25.02	1	1	1	1	1	1
3	29/10/2557	18.09	2	1	1	1	1	1
4	1/1/2557	22.13	3	1	1	1	1	1
5	20/12/2557	22.39	2	2	2	2	2	2
6								
7								
8								
9								
10								

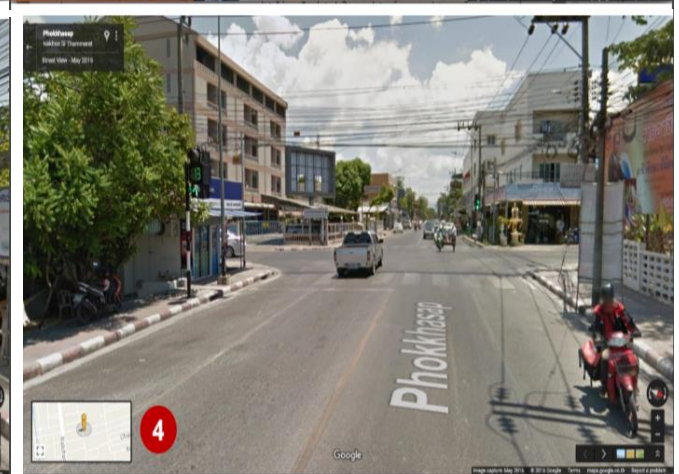
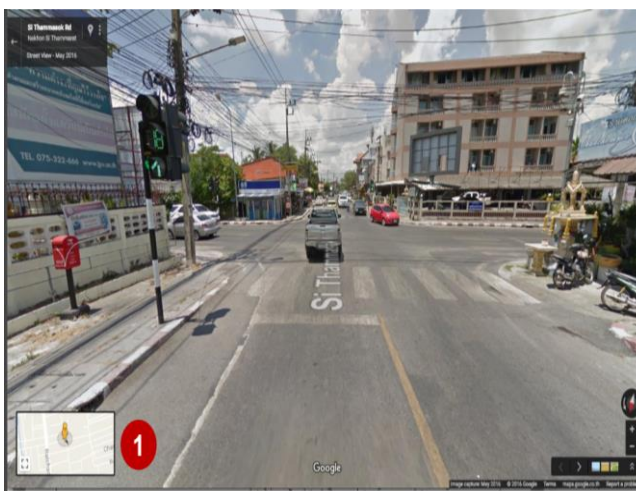
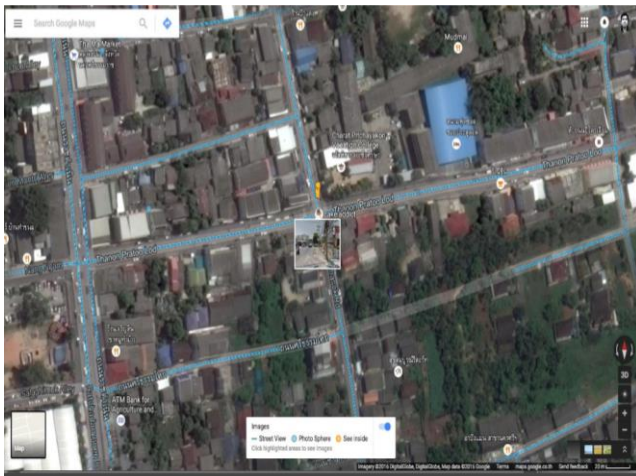


ลักษณะการชน




ความรุนแรง	สภาพอากาศ	สภาพผิวทาง	การมองเห็น
1. ไม่บาดเจ็บ	1. ปกติ	1. แห้ง	1. กลางวัน
2. บาดเจ็บ	2. ฝน	2. เปียก	2. กลางคืน/มีไฟถนน
3. เสียชีวิต			3. กลางคืน/ไม่มีไฟถนน

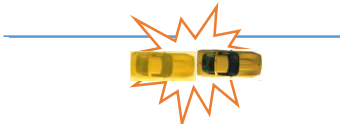
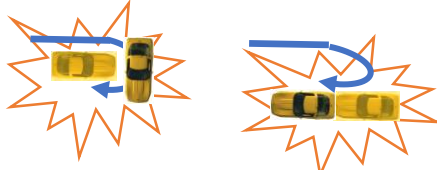

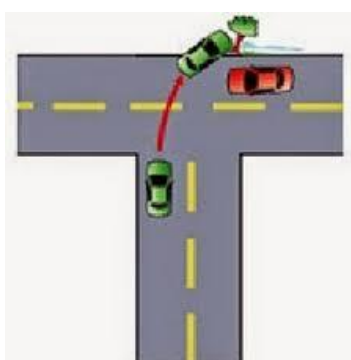
ในช่วงเวลาที่พิจารณา ฟังการชนแต่ละชุดจะถูกแสดงด้วยสัญลักษณ์ลูกศรซึ่งแสดงถึง ยวดยานหรือคนเดินเท้า ซึ่งจะอธิบายถึงรูปแบบการชนและทิศทางการเคลื่อนที่ วัน เวลา สภาพอากาศ ประเภทยานพาหนะเป็นต้น (Mcshane, Roess, 1990 cited in Ogden, 1996) ซึ่ง ตำแหน่งที่ปรากฏในฟังการชนจะไม่ใช่ตำแหน่งที่ถูกต้อง แต่สิ่งสำคัญที่แสดงในฟังการชนคือ ทิศทางยวดยานหรือคนเดินเท้าที่ประสบเหตุซึ่งอาจจะสามารถบอกถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขได้ ข้อมูลที่แสดงในฟังการชนจะประกอบไปด้วย รูปแบบของอุบัติเหตุ (Accident Type) ความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัน เวลาที่เกิดเหตุ สภาพผิวถนน สภาพแสงสว่าง ข้อมูลตำแหน่งที่เกิดเหตุ และสรุปข้อมูลอุบัติเหตุ โดยใช้ภาพทางภูมิศาสตร์ Google Street View ประกอบเพื่อให้เห็น ลักษณะถนนที่เกิดเหตุได้ดีขึ้น



การวิเคราะห์สาเหตุที่เป็นไปได้ของการชนลักษณะต่าง ๆ

สามารถนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ ดังนี้

ลำดับที่	ลักษณะการชน	สาเหตุที่เป็นไปได้
1	<p>รถชนคนเดินเท้า</p>  <p>ที่มาภาพ: https://th.pngtree.com</p>	<ul style="list-style-type: none"> -คนเดินเท้าไม่ได้รับการปกป้องเพียงพอ -คนขับไม่ทราบว่าจะมีทางข้าม หรือจะมีคนข้าม -เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ -ไฟส่องสว่างบริเวณ หรือที่ทางข้ามไม่เพียงพอ -รถวิ่งเร็วเกิน -ระยะมองเห็นจำกัด -เฟสสัญญาณไฟไม่เหมาะสม หรืออาจไม่มีจังหวะให้คนข้ามได้
2	<p>การชนแบบตั้งฉากที่ทางแยกมีสัญญาณไฟ</p>  <p>ที่มาภาพ: http://www.thaitestonline.com</p>	<ul style="list-style-type: none"> -ระยะมองเห็นบริเวณทางแยกจำกัด -ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป -มองไม่ค่อยเห็นสัญญาณจราจร -เวลาเปิด/ปิดสัญญาณไฟ ไม่เหมาะสม -ถ้ามีอุบัติเหตุกลางคืนมาก ไฟฟ้าส่องสว่างอาจไม่เพียงพอ -ป้ายเตือนทางแยกข้างหน้าไม่เพียงพอ -ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ
3	<p>การชนท้ายที่ทางแยก</p>  <p>ที่มาภาพ: https://thairats.com</p>	<ul style="list-style-type: none"> -ผู้ขับขี่ไม่ได้ตระหนักว่ามีทางแยกข้างหน้า -เวลาเปิด/ปิดสัญญาณไฟไม่เหมาะสม -ผิวทางลื่น -ปริมาณรถเลี้ยวมาก และไม่มีช่องว่างเพียงพอสำหรับเลี้ยว -ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ -ความเร็วเข้าสู่ทางแยกสูง -พฤติกรรมขับรถตามหลังกระชั้นชิด -คนเดินเท้าข้ามถนนที่ทางแยก
4	<p>ชนกับรถเลี้ยวขวาที่ทางแยก</p> 	<ul style="list-style-type: none"> -ระยะมองเห็นจำกัด -ระยะไฟเหลืองสั้นเกินไป -ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป -ฝ่าฝืนสัญญาณ -ไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน

5	<p>การชนท้ายบนทาง</p> 	<p>-มีรถจอดล้ำเข้ามาในช่องจราจร</p> <p>-ผิวทางลื่น</p> <p>-ไฟท้ายของรถไม่มี/ ไม่สว่างพอ</p> <p>-เบรกชำรุด</p> <p>-ขับรถตามหลังกระชั้นชิดเกินไป</p>
6	<p>ชน ณ ที่เลี้ยวรถ</p> 	<p>-ลักษณะเรขาคณิตของแยกจำกัด</p> <p>-ระยะมองเห็นเมื่อเข้าสู่จุดกลับรถไม่พอ</p> <p>-ความเร็วรถทางตรงสูง</p> <p>-ไม่ทราบว่าจะข้างหน้าเป็นจุดกลับรถ</p> <p>-พฤติกรรมไม่ให้ทางรถที่มีสิทธิไปก่อน</p>
7	<p>ชนแบบประสานงานบนทาง</p>  <p>ที่มาภาพ : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย</p>	<p>-เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน</p> <p>-ไม่มีป้ายหรือเส้นห้ามแซง หรือแซงรถในขณะที่ระยะมองเห็นไม่พอ</p> <p>-ช่องจราจรแคบ</p>
8	<p>เสียหลักออกนอกทางวิ่ง(แล้วชนกับวัตถุ)</p>  <p>ที่มาภาพ: http://www.thaitestonline.com</p>	<p>-ผิวทางลื่น</p> <p>-ลักษณะเรขาคณิตของทางไม่ดี เช่น มีโค้งแคบ</p> <p>-การขึ้นทางไม่เพียงพอ</p> <p>-ไหล่ทางแคบ</p> <p>-ผิวทางชำรุด เป็นหลุมบ่อ</p> <p>-ความเร็วสูงเกินไป</p> <p>-มีวัตถุอยู่ใกล้ทางวิ่งเกินไป</p> <p>-คนขับหลับใน</p> <p>-พวงมาลัย/ เบรกชำรุด</p> <p>-ใช้เบรกไม่ถูกต้องขณะเข้าโค้ง</p>

ที่มา: สนข. “คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางแยก” 2548

4.การสอบสวนการบาดเจ็บจากจลาจลทางถนน

เกณฑ์การแจ้งเหตุการณ์และสอบสวนว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจลาจลระดับอำเภอ/ตำบล/อปท.

- เสียชีวิตทุกราย
- เหตุการณ์ที่น่าสนใจเกิดขึ้นตั้งแต่ 2-3 เหตุการณ์ต่อเดือน เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถตู้ รถนักเรียน รถยนต์บรรทุกทุกคนกระบะท้าย มีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ปฏิบัติงานร่วมสอบสวนกับทีมทุกระดับ

การวิเคราะห์การบาดเจ็บ คือ William Haddon Jr. โดยได้นำเอา injury spectrum มาผนวกกันกับ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ เรียกว่า Haddon's Matrix ซึ่งใช้วิเคราะห์การ

บาดเจ็บได้ทุกชนิด ทำให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการป้องกันการบาดเจ็บในเหตุการณ์คล้ายกันที่อาจเกิดในอนาคตได้ ตารางข้างล่างนี้ คือ ตัวอย่าง Haddon's Matrix

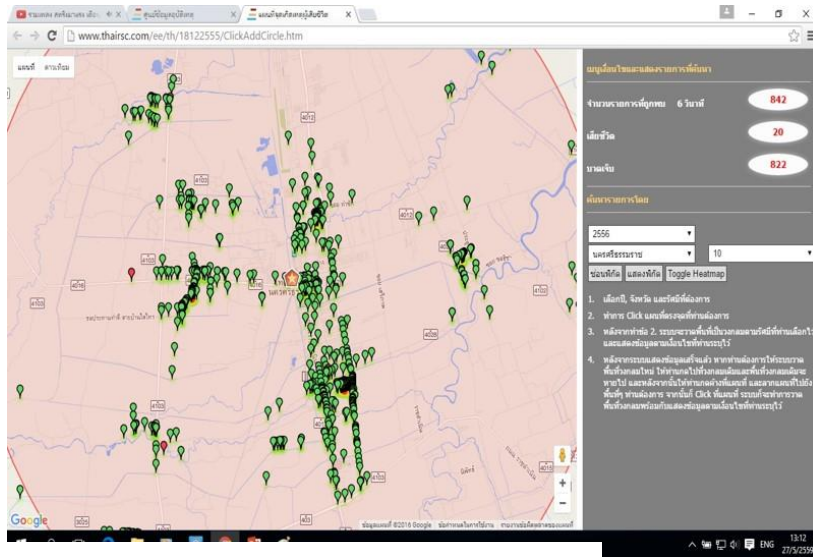
	ผู้ขับขี่	รถ	ถนน/ สิ่งแวดล้อม	สภาพสังคมและการรับรู้/ ระเบียบชุมชน/กฎหมาย (Primordial prevention)
ก่อนเกิดเหตุ (Primary prevention)	ป้องกันการเกิดเหตุ			ป้องกันการสัมผัสปัจจัยเสี่ยง
ระหว่างเกิดเหตุ (Secondary prevention)	ป้องกันการบาดเจ็บ			ลดความรุนแรง
(Tertiary prevention)	ลดความรุนแรงป้องกัน ความพิการ			ป้องกันข้อผิดพลาดจากระบบ (Pre & Post hospital)

	Human(or Host)	Vector	Physical environment	Socio- economic environment
Pre-event	คนมีความเสี่ยง ใดมาก่อนหรือไม่	พาหะขอ พลังงานมี อันตรายสูง หรือไม่	สิ่งแวดล้อมมี อันตรายหรือไม่ มีสิ่งที่จะช่วยลด อันตรายหรือไม่	สิ่งแวดล้อม กระตุ้นหรือช่วย ลด การสัมผัสกับ ความเสี่ยงหรือ อันตรายหรือไม่
Event	คนมีความ ทนทานเพียงพอ พลังงานที่ทำให้ บาดเจ็บได้ หรือไม่	พาหะมีเครื่อง ป้องกันการลาด เจ็บหรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วน ในการบาดเจ็บ ขณะเกิดเหตุ หรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วน ในการบาดเจ็บ ขณะเกิดเหตุ หรือไม่
Post-event	การบาดเจ็บ รุนแรงเพียงใด	พาหะมีส่วนใน การบาดเจ็บ หรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วน ในการบาดเจ็บ หลังเกิดเหตุ หรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วน ในการฟื้นฟู สุขภาพจากการ บาดเจ็บหรือไม่

5. การจัดทำพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone

ข้อมูลจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตพบมากในถนนพื้นที่ความรับผิดชอบของเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนพัฒนาการคูขวาง และถนนกะโรม ซึ่งเป็นปัญหาคั่งค้างมานานแล้ว (ข้อมูลแผนที่แบบปักหมุดของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ)

จึงได้ดำเนินการประกาศเป็นถนนควบคุมพิเศษลงราชกิจจานุเบกษาในถนนสายหลัก 3 สายในพื้นที่ความรับผิดชอบของเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนพัฒนาการคูขวาง และถนนกะโรม ซึ่งเป็นถนนสายธุรกิจการค้าขาย และการท่องเที่ยว สำ คัญ ของ เมือง นครศรีธรรมราช เช่น วัดพระบรมธาตุ ศาลหลักเมือง ตลาดค้าขายท่าวัง เป็นต้น



หน้า ๓๕
เล่ม ๑๓๕ ตอนพิเศษ ๗๒-๔ ราชกิจจานุเบกษา ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๓

ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช
เรื่อง กำหนดควบคุมจำกัดความเร็วในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

ด้วยจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดนครศรีธรรมราช ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบตามที่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลนครนครศรีธรรมราช ในการกำหนดถนน ควบคุมจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ เทศบาลนครนครศรีธรรมราช ตามแนวทางคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติกำหนด

ดังนั้น เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๗ และ มาตรา ๑๓๓ (๖) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๕๒ และคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๗/๒๕๕๕ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ จึงออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช ดังนี้

ข้อ ๑ ถนนควบคุมจำกัดความเร็ว มีดังนี้

๑.๑ ถนนกะโรม ตั้งแต่สี่แยกบึงบอน ตำบลโพธิ์เสด็จ ถึง สี่แยกตลาดแขก ตำบลคลัง อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

๑.๒ ถนนราชดำเนิน ตั้งแต่สี่แยกหัวถนน ตำบลโนนเมือง ถึง สามแยกถนน หลังสนามกีฬาจังหวัด ตำบลท่าวัง อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

๑.๓ ถนนพัฒนาการคูขวาง ตั้งแต่สามแยกนาพร่อง ตำบลโนนเมือง ต่อเนื่องไป ถึง จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลนครินทร์ ถนนเชื่อมค่าย ตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

ข้อ ๒ ชื่อกำหนดการควบคุมจำกัดความเร็วถนน ตามข้อ ๑

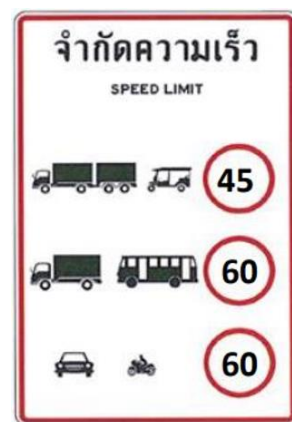
๒.๑ ประเภทที่ ๑ รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมไม่เกินน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒.๒ ประเภทที่ ๒ รถยนต์อื่น นอกจากรถที่ระบุในประเภทที่ ๑ ขณที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมไม่เกินน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือ รถยนต์สามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๕๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒.๓ ประเภทที่ ๓ รถยนต์อื่น ๆ นอกจากที่ระบุไว้ในประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข้อ ๓ บรรดาข้อบังคับ ประกาศ หรือระเบียบใด ที่ขัดแย้งกับประกาศนี้ ให้ยกเลิกเสียทั้งสิ้น

ประกาศ ณ วันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓
พลตำรวจตรี วิมลชัย เอกพรพิชญ์
ผู้บังคับการตำรวจจราจรจังหวัดนครศรีธรรมราช
เจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช



ที่มา : <http://www.ratchakitcha.soc.go.th>

6. การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ

ยกตัวอย่าง กรณีการแก้ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากการขับรถ U - turn ตัดหน้าและย้อนศร บริเวณจุด U-turn หน้าโรงเรียนวัดทวดทอง จากมติที่ประชุม คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ให้มีการปิดจุด U-turn โดยการติดตั้ง Guard Lane แบบถาวร



7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

ผังความก้าวหน้าในการดำเนินงานเพื่อโอกาสในการพัฒนา(Dashboard)				
1.นโยบายป้องกันการบาดเจ็บ	มีนโยบายชัดเจน	มีการถ่ายทอดทุกระดับ	มีแผนงาน/โครงการ	มีกระบวนการพัฒนาคุณภาพ
2.ระบบเฝ้าระวังและสารสนเทศ (CCTV Room)	มีระบบข้อมูลการบาดเจ็บ จุดเสี่ยง	มีการสอบสวนเหตุการณ์	ระบบข้อมูลเป็นระบบ Real time	มีการให้เข้าถึงและมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้เกี่ยวข้อง
3.พื้นที่ควบคุมพิเศษ เขตจราจรปลอดภัย (Traffic Safety Zone)	หมวก เข็มขัด พื้นผิวจราจร ป้ายจราจร ควบคุมความเร็ว เฉพาะ	ขยายผลพื้นที่	ขยายผลหน่วยงาน	ขยายผลเต็มพื้นที่
4.ระบบการดูแลหลังการบาดเจ็บ (Post -Crash)	มีระบบข้อมูลผู้ให้บริการ EMS และจุดรับแจ้งเหตุ	มีระบบสารสนเทศ เชื่อมโยง ให้บริการ EMS และจุดแจ้งเหตุ	มีระบบรับแจ้งเหตุของตนเอง	
5.การจัดการระบบคมนาคมในพื้นที่ตนเอง	มีการแก้ไขจุดเสี่ยงที่สำคัญ	มีแผนการจัดการระบบคมนาคม และการวางผังเมืองในพื้นที่	มีการปรับโครงสร้างระบบวิศวกรรมถนน	
6.การเชื่อมโยงกลุ่มเป้าหมาย (ชุมชน/ประชาชน/นักท่องเที่ยว)	การให้ความรู้กลุ่มเป้าหมาย	การให้กลุ่มเป้าหมายมีส่วนร่วมการตัดสินใจ	การให้กลุ่มเป้าหมายเป็นส่วนหนึ่งของระบบเฝ้าระวังและการจัดการคมนาคม	การให้กลุ่มเป้าหมายร่วมลงทุนระบบเฝ้าระวังและการจัดการคมนาคม

ที่มา : งานการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร สำนักโรคไม่ติดต่อ

การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในวันพระใหญ่ ช่วงเทศกาล และงานประจำปี

ที่สำคัญของจังหวัดนครศรีธรรมราช

เป็นการดำเนินงานแบบบูรณาการร่วมกับงานควบคุมป้องกันการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยดำเนินการในช่วงวันพระใหญ่ 5 วัน ได้แก่ วันมาฆบูชา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา และวันออกพรรษา) ช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลงานบุญประจำปีของภาคใต้ เช่น ประเพณีสารทเดือนสิบ โดยการดำเนินการเน้นใน 2 ประเด็น คือ

1) ดำเนินการป้องกันควบคุมการเมาแล้วขับโดยการตรวจเตือนประชาสัมพันธ์ และบังคับใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551

ดำเนินการทุกวันพระใหญ่ ช่วงเทศกาล และงานประจำปี โดยเน้นป้องกันในประเด็น คน เวลา สถานที่

- **โดยประเด็นคน (Person)** ป้องกันการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มเด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ โดยมีให้ทางร้านค้าและสถานประกอบการจำหน่ายแก่ผู้มีอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ ตามมาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลดังต่อไปนี้

(1) บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบปีบริบูรณ์

(2) บุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้ มีโทษจำคุก 1 ปี ปรับ 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- **ประเด็นเวลา (Time)** ป้องกันห้วงเวลาการเข้าถึงในเวลาที่ ไม่เหมาะสม ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดเวลาห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2558 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มีสาระดังนี้

"ห้ามผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาอื่น นอกจากตั้งแต่เวลา 11.00.-14.00 น. และตั้งแต่เวลา 17.00-24.00 น. ยกเว้นการขายในกรณี ดังต่อไปนี้

1. การขายในอาคารทำอากาศยานนานาชาติ

2. การขายในสถานบริการซึ่งเป็นไปตามกำหนดเวลาเปิด-ปิด ของสถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ

ผู้ใดฝ่าฝืน อัตราโทษตามที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 39 คือ จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- **ประเด็นสถานที่หรือบริเวณห้ามขาย (Place)** ป้องกันสถานที่จำหน่ายที่สามารถทำให้ผู้บริโภคหรือกลุ่มเสี่ยงสามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น บริเวณโรงเรียน หน่วยงานราชการ ศาสนสถาน สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง สถานีขนส่ง ท่าเรือ ทางรถไฟ และบนทาง

มาตรา 27 ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

(๑) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา

(๒) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา

- (๓) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้าหรือสโมสร
- (๔) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก
- (๕) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ
- (๖) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือร้านค้า
ในบริเวณสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- (๗) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป
- (๘) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ



2) ดำเนินการเยี่ยมเสริมพลังใจผู้ปฏิบัติงานด้านชุมชน

เยี่ยมเสริมพลังเจ้าหน้าที่ด้านชุมชน ด้านบริการ ช่วงเทศกาลอำเภอเสี่ยง ใน 7 จังหวัดภาคใต้ตอนบน โดยผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 แพทย์หญิงศิริลักษณ์ ไทยเจริญ และได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ ศตม.ในพื้นที่เป็นผู้แทน สคร.11 นครศรีธรรมราช ร่วมเยี่ยมเสริมพลังเพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวังป้องกันควบคุมกลุ่มเสี่ยงในชุมชนในการขับชีพาทะออกสู่ถนนในสภาวะร่างกายไม่พร้อม



ภาคผนวก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

<http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm>

พระราชบัญญัติควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551

<http://law.ddc.moph.go.th/lawalc.php>

คำสั่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

http://www.dla.go.th/upload/regulation/type2/2016/7/1201_1.pdf?time=1468383376263

ราชกิจจานุเบกษา ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช

เรื่อง กำหนดถนนควบคุมจำกัดความเร็วในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/E/072/14.PDF>

ข้อสั่งการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวทางการดำเนินงานตลอดทั้งปี และการเบิกจ่ายงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามงบประมาณ

http://www.dla.go.th/upload/document/type2/2018/10/20686_1_1540365246685.pdf

คำสั่ง หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐


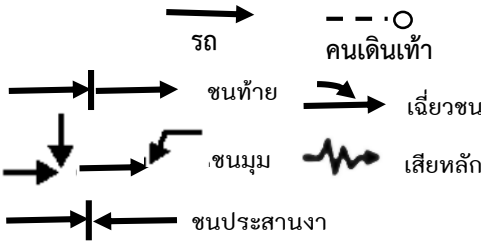
เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/E/085/36.PDF>

คู่มือปรับปรุงคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมือง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

<https://www.yotathai.com/yotanews/physical-way-local>

แบบฟอร์มวิเคราะห์ผังการชน Collision Diagram

Collision Diagram						
ตำแหน่ง:		ระยะเวลา:		ถึง		
หน่วยงาน:						
<div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div>						
			ความรุนแรง 1. ไม่บาดเจ็บ 2. บาดเจ็บ 3. เสียชีวิต	สภาพอากาศ 1. ปกติ 2. ไม่ปกติ	สภาพผิวทาง 1. แห้ง 2. ฝน	การมองเห็น 1. กลางวัน 2. กลางคืน/มีไฟถนน 3. กลางคืน/ไม่มีไฟถนน
ลำดับ	วันที่	เวลา	ความรุนแรง	สภาพอากาศ	สภาพผิวทาง	การมองเห็น
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

แผนผังจุดติดตั้งกล้อง CCTV เทศบาลนครนครราชสีมา



เอกสารอ้างอิง

รายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ. 2557. เผยแพร่ในเว็บไซต์

<http://bodthai.net/> สืบค้นวันที่ 10 เมษายน 2560.

รายงานผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน ปีงบประมาณ 2558-2560

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายงานการประชุมศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ปีงบประมาณ 2558-

2560 เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

แนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในเมืองใหญ่. งานการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร

สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางแยกปี 2548 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร กระทรวงคมนาคม